

Las infraestructuras ferroviarias en la historia del territorio: proyectos y realizaciones en la Patagonia norte argentina en la primera mitad del siglo XX

Railway Infrastructures in the History of Territory: projects and constructions in the Argentinian North Patagonia during the first half of the 20th century

Carlos Mazza*

Perla Bruno**

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Abstract

Despite constituting a territory with hydric and energetic resources, diverse options for production –either in agriculture or cattle, timber or industry– and with natural and landscape attractions, North Patagonia is still fairly uninhabited and virtually unknown in the early 20th century. Throughout the last century this territory has been in the centre of multiple considerations of various kinds, thus marking a historical process during which infrastructures played a key role.

Based on the general assumption that territorial infrastructures and technical processes are related to conceptual matrices that go beyond the strictly technical, we understand that the history of the projects, construction works and studies carried out for the provision of different infrastructures must be done from a linked approach which includes the cultural and social dimensions, apart from the usual political and economic approaches. The analysis of the projects for North Patagonia provides opportunities to try the proposed approach, besides contributing to the study of the construction of the North Patagonian territory as a productive pole and national touristic region.

Resumen

La Patagonia norte, a pesar de constituir un territorio con recursos hídricos y energéticos, con variadas posibilidades productivas –agrícolas y ganaderas, forestales e industriales– y bellezas naturales y paisajísticas, continúa a inicios del siglo XX casi deshabitado y prácticamente desconocido. Es así que a lo largo del siglo pasado, este territorio ha sido objeto de múltiples consideraciones de diverso tipo, concentrando un proceso histórico en donde las infraestructuras tuvieron un rol determinante.

Basados en la hipótesis general de que las infraestructuras territoriales y los procesos técnicos se vinculan a matrices conceptuales que van más allá de lo estrictamente técnico, entendemos que la historia de los proyectos, realizaciones y estudios para la provisión de distintas infraestructuras debe ser realizada desde un enfoque eslabonado que incluya las dimensiones de lo cultural y lo social, además de los habituales enfoques políticos y económicos. El examen de los proyectos para la Patagonia norte ofrece oportunidades para ensayar el enfoque propuesto, además de aportar al conocimiento de la construcción del territorio norpatagónico como ámbito productivo y región de turismo nacional.

Key words

North Patagonia; territorial history; railway infrastructure; landscape; plans

Palabras clave

Patagonia norte; historia territorial; infraestructura ferroviaria; paisaje; planes

*Arquitecto (UNLP). Profesor Titular de los Departamentos de Arquitectura y Diseños Industrial (UNMDP/FAUD). Investigador, Director del Grupo de Estudios de Códigos y Planes Urbanos de la misma facultad.

**Arquitecta (UNLP). Magister Artis en Historia (UNMDP). Profesora Adjunta de los Departamentos de Arquitectura y Diseños Industrial (UNMDP/FAUD). Investigadora integrante del Grupo de Estudios de Códigos y Planes Urbanos de la misma facultad; Directora de Registros. *Rev. de Inv. Hist.*

Las acciones sobre el territorio constituyen elementos que según su aparición en el discurso que las describe y define, nos permiten establecer relaciones entre obras, planes o propuestas, relatos, casos, etc., con independencia, hasta cierto punto, de otros aspectos asociados a su realización, posibilitándonos establecer líneas de articulación a partir de ciertas coherencias discursivas que vinculan un caso con otro en una sucesión temporal. De manera complementaria, es posible establecer en casos o territorios particulares –como en la Patagonia norte– cierta tendencia a la construcción de lo que podríamos denominar una sucesión concatenada de proyectos de redención territorial donde el siguiente se funda en parte del precedente dejando establecida la continuidad de objetivos y de inclusión en una secuencia, pero también de ir más allá en la transformación propuesta que los precedentes citados, demostrando que no se lo reproduce, sino que se lo supera de manera diferenciada. Este accionar pareciera tener una doble finalidad: una, la de enmarcarse en un proceso ideológico común con sus referentes y utilizar parte de sus avances y consideraciones conceptuales y técnicas. Otra, la de justificar y validar cultural, y políticamente la propuesta argumentando así a favor de su factibilidad técnica.

Se parte de la hipótesis general de que las infraestructuras territoriales y los procesos técnicos se vinculan a matrices conceptuales que van más allá de lo estrictamente técnico, y que la historia de los proyectos, realizaciones y estudios para la provisión de distintas infraestructuras debe ser realizada desde un enfoque eslabonado que incluya las dimensiones de lo cultural y lo social, además de los habituales enfoques políticos y económicos.

Es así que el examen de proyectos para la Patagonia permite una lectura en el sentido de lo expuesto, además de aportar al conocimiento de la construcción de su territorio. Se resumirán una serie de propuestas que en distintos momentos buscan dar respuesta, entre otras cuestiones, al singular medio físico natural y su vinculación con el paisaje, las consecuencias

derivadas de su aislamiento, así como sus particularidades históricas.¹ Finalmente, la concreción de la línea férrea a Bariloche es un ejemplo de construcción material y simbólica de la zona de los lagos como territorio del turismo nacional.

Por lo expuesto, es fácil advertir que los antecedentes de este trabajo son muchos y variados, pero no pueden dejar de mencionarse, al menos, los estudios sobre la historia de la Patagonia de Navarro Floria (2008 y 2007), o Navarro Floria y Núñez (2010). En referencia a la historia de los ferrocarriles, Salerno (2006) solo por citar uno de sus varios trabajos, y como ejemplo de exploraciones sobre la construcción de un territorio particular a partir del ferrocarril (Caracciolo, 2015), aunque son muchos los estudios que abordan otros ejemplos, que no podemos mencionar aquí. De igual forma, en las últimas décadas se registran trabajos sobre territorios específicos, que ponderan sus lógicas de organización y sus recursos, también imposibles de referenciar. Finalmente, otros aportes provienen de la historia del turismo, y avanzan más específicamente en la conformación del paisaje turístico, tales como (Booth, 2008), Zusman (2012), o Bruno (2005).

El trabajo se organiza en dos partes claramente definidas. En la primera, se revisan una serie de propuestas para la Patagonia, siguiendo un orden cronológico: Bailey Willis, José María Sarobe, Domingo Pronsato, para concluir con el proyecto de los arquitectos Enrique Gebhard y Miguel C. Roca para la remodelación ferroviaria de Bahía Blanca. En este caso las fuentes son los escritos, ya sea libros o artículos, o la memoria del plan que los autores han publicado, incluso a veces con sus propias ediciones. La mirada se limite a los conceptos sobre la Patagonia y sus infraestructuras, en busca de continuidad, recreación o innovación en la cultura territorial de las distintas proposiciones.

La segunda parte focaliza en la construcción de la línea férrea desde San Antonio al lago Nahuel Huapí, y en este caso las fuentes

principales son la *Revista Riel y Fomento*, órgano oficial de los Ferrocarriles del Estado, y Memorias del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Se advierte aquí que algunas de las ideas y proposiciones antes esbozadas se entrelazan así mismo en la construcción material y simbólica del territorio.

Ezequiel Ramos Mexía

Parece oportuno comenzar con la ubicación geográfica del territorio seleccionado para este estudio. La Patagonia comprende todo el sur de Argentina y Chile, pero su extremo norte no es preciso, tomándose para la Argentina el río Colorado como límite con la zona pampeana. El borde oeste es la cordillera de los Andes, y el este el Atlántico. El norte de la Patagonia puede ser considerado como región geográfica separada, siendo la cuenca del río Negro la que da su unidad, y su valle es su rasgo físico esencial (Vapnarsky, 1983).

La Patagonia norte, a pesar de constituir un territorio con recursos hídricos y energéticos, con variadas posibilidades productivas –agrícolas y ganaderas, forestales e industriales– y bellezas naturales y paisajísticas, continúa a inicios del siglo XX casi deshabitado y prácticamente desconocido. Es así que a lo largo del siglo pasado, este territorio ha sido objeto de múltiples consideraciones de diverso tipo, concentrando un proceso histórico fuertemente interceptado por cuestiones espaciales, donde las infraestructuras tuvieron un rol determinante.

Puede considerarse que el origen de la mayoría de las propuestas que se contemplan aquí se encuentra en el pensamiento y acción de Ezequiel Ramos Mexía, quien actúa sobre la Patagonia en dos momentos: el primero –trazado del ferrocarril, obras de irrigación, colonización, e integración económica– procura la mejora, utilización y distribución de la tierra (Rufini, 2008). El segundo, y de acuerdo a Bandieri (2009), queda definido por los estudios de Bailey Willis e incluye proyectos de industrialización, urbanización y comunicación entre ambos océanos y el desarrollo comercial trasandino.

Resume la visión de Ramos Mexía para la región una articulación de la idea del feraz jardín territorial con la potencia de lo técnico e ingenieril. En sus discursos enfatiza la transformación del paisaje que generan las obras hidráulicas, cuando expresa (1910), solo por citar un ejemplo: “será la segunda parte del vasto plan, la excavación de los canales distribuidores, que llevarán el riego al millón de hectáreas susceptibles de ser fecundadas con las aguas de este gran sistema hidráulico” (recuperado por Coleman, 1949, p. 180).

Recordemos, finalmente, que dos leyes son las bases de estas primeras intervenciones: la Ley N° 5559 de 1908 –Fomento de Territorios Nacionales– y la Ley N° 6546 de 1909 de Irrigación, que tenían como instrumentos principales la construcción del ferrocarril en el primer caso, y la política hidráulica, en el segundo. La primera se sanciona durante su gestión al frente del Ministerio de Agricultura de la Nación² (1906-1908). La segunda, en su paso por el Ministerio de Obras Públicas (1908-1910), titular de ambas carteras bajo la presidencia de José Figueroa Alcorta. No nos ocuparemos aquí de la figura pública de Ramos Mexía, quien desempeña además de los citados otros varios cargos. Solo recordemos la importancia fundamental que da al manejo, población y distribución de las tierras públicas, aunque no se abordarán aspectos de colonización oficial. Sin embargo, debe apuntarse que durante su gestión en Obras Públicas, contrata al geólogo Bailey Willis –Jefe del *Geological Bureau* de Washinton– para estudiar la geología de los valles andinos de la Patagonia.

Bailey Willis: Comisión de Estudios Hidrológicos

De acuerdo con Willis (1914, pp. vi y vii) el motivo principal para la creación de la Comisión de Estudios Hidrológicos es el de investigar las existencias de agua de los territorios en los que se construirían las ferrovías. Ramos Mexía, en conocimiento del descubrimiento de aguas artesianas en los Estados Unidos de América contrata los servicios de geólogos

de ese país para la realización de los mismos trabajos en la Patagonia. Willis organiza la Comisión que debía estar formada por topógrafos, geólogos, y estudiantes de geografía económica; quedando conformada su conducción por el propio Willis en carácter de director y el topógrafo argentino Emilio Frey en el de subdirector. La mayoría de los topógrafos y geólogos que conformaban la Comisión integraban, al igual que Willis, la *U. S. Geological Survey*. Creada la Comisión, sus estudios se fueron ampliando, alcanzando la dimensión expresada en el informe aquí considerado.

En su trabajo en la Comisión de Estudios Hidrológicos para explorar el norte de la Patagonia –1911 y 1914– Willis incorpora estudios hidrológicos, climatológicos y económicos. El informe se publica en 1914, y es del mismo del que se extraen las nociones que siguen. Se presenta allí la idea de asentar polos de desarrollo para la organización del territorio en constelaciones urbanas. Además

de proponer una Patagonia abierta a dos océanos y dispuesta a potenciar el desarrollo turístico a partir de sus paisajes naturales; pero también comercial e industrial a partir de sus recursos productivos.

Para Willis (1914) los ramales ferroviarios tienen como objetivo principal la comunicación con el Pacífico, en particular desde la futura Ciudad Industrial de Nahuel Huapí. El ramal sur facilitaría la salida de productos agrícolas, forestales y manufacturados de los Andes, y establecería comunicaciones entre los pasos a lo largo de la frontera con Chile (Figura 1a). La rama norte, en cambio, es pensada como un ferrocarril trasandino que cruza los Andes por dos alternativas de pasos:

Por uno u otro, el ferrocarril podría cruzar los Andes a Chile por un túnel de 1,5 kilómetros de largo a una altitud de 1150 o 1200 metros sobre el nivel del mar. En el lado chileno, la línea descendería por el valle de Río Rupumeica al Lago Ranco, y de este se extendería a Valdivia. (p. 46).

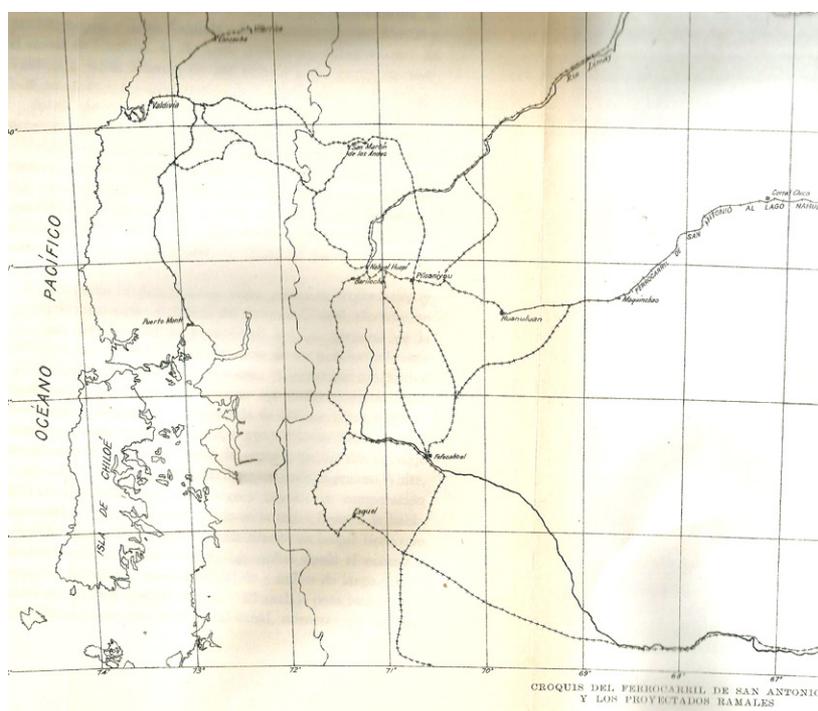


Figura 1a. Fragmento de un mapa de Bailey Willis: Croquis del ferrocarril de San Antonio y los proyectados ramales. Willis, B. (1914). *El Norte de la Patagonia* (Tomo I). New York: Scribner Press, Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina.

El informe reseña los recursos hidráulicos, energéticos y productivos, agrícolas, ganaderos, forestales e industriales, y las bellezas naturales. En sus propuestas confluyen lo paisajístico y lo productivo. Citemos como ejemplo la proposición de constitución del Parque Nacional del Sud en el paisaje patagónico, comparándolo con los lagos suizos y parques estadounidenses:

Un parque Nacional es una zona reservada por el Estado para el placer y el bienestar de toda la población. Diferentes naciones tienen diferentes costumbres. Un parque Nacional debe desarrollarse de acuerdo con las de la nación a la que pertenece. Sólo podemos decir que todos sienten placer ante la belleza de las aguas cristalinas y los bosques umbrosos y experimentan una exaltación a la vista de los precipicios imponentes y de los cerros nevados. (p. 430)

Agreguemos finalmente, que propone Willis situar la Ciudad Industrial de Nahuel Huapí (Figura 1b), de acuerdo a la ley de construcción

del ferrocarril de San Antonio a través del continente, donde el lago homónimo era el término de la línea:

La cuestión no pasó desapercibida para el Dr. Ramos-Mexía, bajo cuya dirección se realizaron investigaciones especiales de los ramales y líneas de empalme del ferrocarril, inclusive la prolongación internacional a Valdivia en Chile, y los sitios adecuados para centros de turismo y para una ciudad industrial que se convirtiera en centro de manufactura y tráfico. (p. 432)

Proyecta la ciudad³ adyacente a un dique que se construiría en la Segunda Angostura del valle del Limay, formando un lago artificial –Lago Limay– confluente del Nahuel Huapí, en un llano de 11000 hectáreas. El ferrocarril “transcontinental” (sic) podía ser construido en la parte superior del llano donde empalmaría con la línea a Neuquén. El canal entre los lagos –Limay y Nahuel Huapí– permitiría el acceso de barcos y la construcción de muelles. El sitio queda protegido de vientos por la morena terminal, la que ocultaría la vista de la ciudad del Parque Nacional. La creación

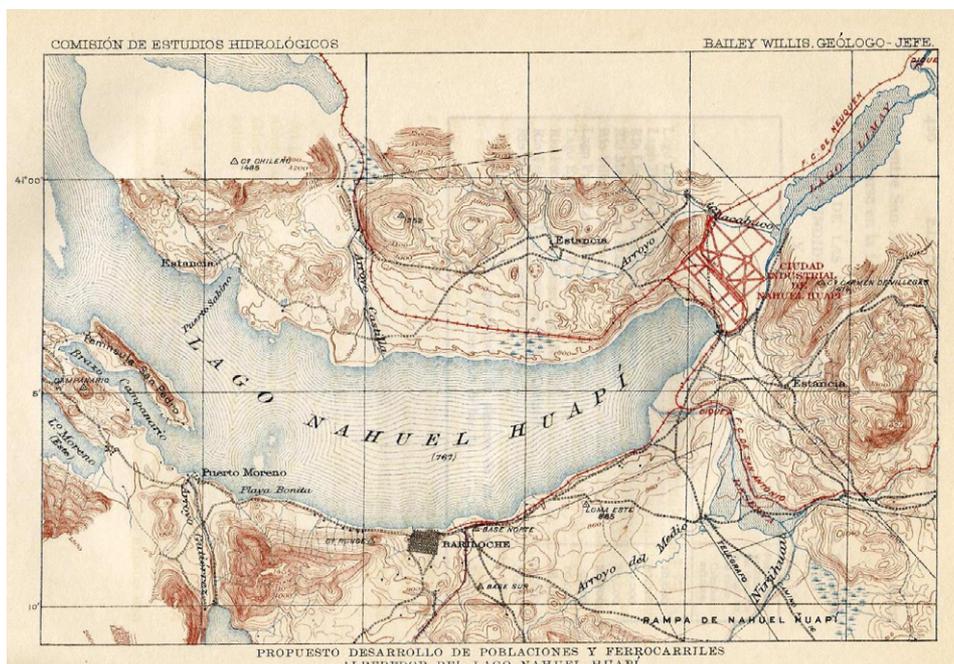


Figura 1b. Plano de implantación de la Ciudad Industrial de Nahuel Huapí en la propuesta de poblaciones y ferrocarriles. Willis, B. (1914). *El Norte de la Patagonia* (Tomo I). New York: Scribner Press, Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina.

del Lago Limay produciría una fuerza teórica de 80000 caballos, para abastecimiento energético de la ciudad y las industrias. Concluye Willis (p. 442) con su visión:

La ciudad así proyectada de acuerdo con las instrucciones del Ministro de Obras Públicas, Dr. Ramos-Mexía, está destinada a ser el principal centro de población y manufacturas de la Cordillera Andina al sur de Mendoza. En ella, por el ferrocarril de San Antonio desde el este y sus ramales desde el sur, oeste y norte, se concentrarán todos los productos de las Pampas y de la Cordillera.

José María Sarobe

Se consideran aquí sucintamente las ideas de Sarobe—declarado admirador y continuador del pensamiento de Ramos Mexía, quien prologa las ediciones de 1935 y 1943— desarrolladas en su libro *La Patagonia y sus problemas* (Sarobe, 1943). La obra es premiada por el Círculo Militar en 1935, y publicada nuevamente en 1943, e incluye en su inicio un pormenorizado detalle de la carrera de Sarobe. Tomaremos aquí los más significativos para aportar a su mayor comprensión.

La preocupación del autor por el sur argentino surge en su primer destino, Ushuaia, y los problemas con los países limítrofes los manifiesta en un trabajo sobre el tema. En 1927, al cumplir una misión de estudio en Europa recorre diversos países europeos y del cercano Oriente. En 1929 es designado Jefe del distrito militar 23 en Chubut, desde donde recorre el interior de la Patagonia y recaba elementos sobre los problemas económicos y sociales sobre los territorios que luego utilizaría en sus trabajos.

En 1930 como agregado militar en Japón recorre la región manchuriana hasta los límites con Siberia. Ya coronel, en 1932 pasa al Estado Mayor General del Ejército y en 1935 es nombrado jefe del Estado Mayor de la Primera División de Ejército, obteniendo en ese año por segunda vez el premio “General San Martín” por *La Patagonia y sus Problemas*.

En 1939 es promovido a General de Brigada y publica en la década de 1940 textos sobre cuestiones históricas, educativas y económicas de los que se destacan *La Educación Popular en la Argentina, país agrario* de 1941 y *Política Económica Argentina* de 1942, editado por la Unión Industrial Argentina (Sarobe, 1943, pp. 9-11).

La obra que nos ocupa, así como los otros trabajos de Sarobe, no son ajenos a una específica concepción del estado en ese momento, como lo señala Berrotarán (2003): “El estado debía hacerse cargo de la planificación y ejecución sobre todo de las industrias de base sin competir con otras actividades del sector privado” (Berrotarán, 2003, p. 24). El Plan de Fomento Económico de Sarobe de 1942, de acuerdo con Berrotarán, “afirmaba un decidido control del estado sobre el comercio exterior, el capital extranjero, la política aduanera, el desarrollo de las industria básicas y la fiscalización de la industria nacional” (Berrotarán, 2003, p. 25). Tal como lo expresan Navarro Floria y Núñez (2012, s/p):

Industrialismo, nacionalismo con visión estratégica y planificadora, en un marco de intervencionismo estatal, entonces, son sentidos estructuradores de la propuesta de Sarobe pero también presentes en el clima ideológico de la época, del país y de su campo profesional y social de pertenencia.

Es así que puede afirmarse que el texto se inscribe precozmente en lo que podríamos denominar estrategia de planeamiento territorial, y en su definición de “planificación patagónica” incluye las leyes de Ramos Mexía. Compone un recorrido histórico de los territorios patagónicos, analiza las condiciones naturales, la población y los distintos aspectos productivos, incorporando la pesca, la minería y el petróleo. En el terreno propositivo retoma el proyecto de Willis para la Ciudad Industrial de Nahuel Huapí. Indica la necesidad de crear una aduana para el fomento territorial y un Plan de Fomento para la Tierra del Fuego. Dedicar un capítulo a los parques nacionales de la Patagonia y el fomento del turismo nacional, en el que se combina la

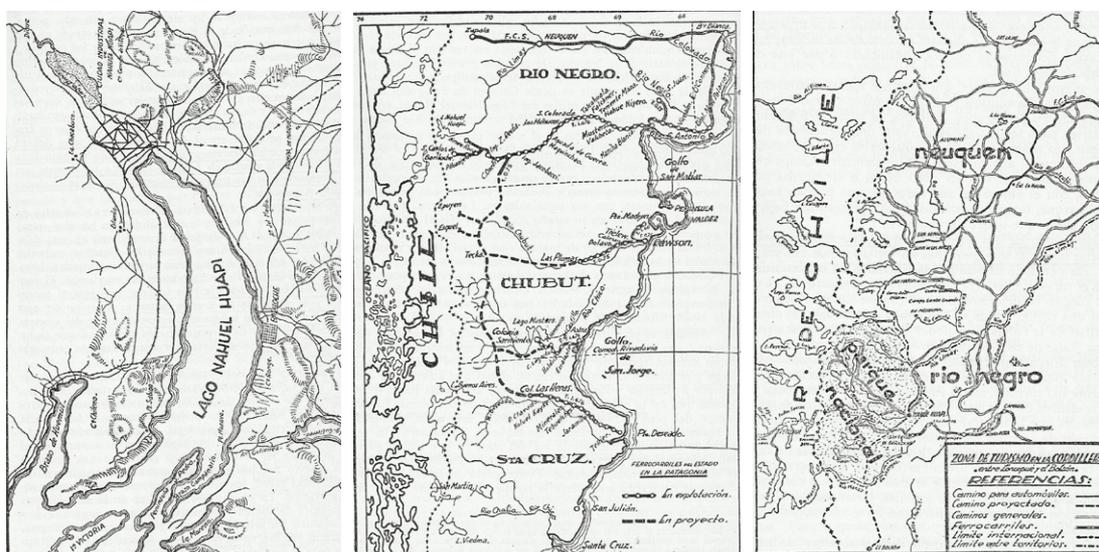


Figura 2a. Proyecto de poblaciones y ferrocarriles alrededor del Lago Nahuel Huapí (p. 217). Figura 2b. Líneas férreas de la Patagonia (p. 283). Figura 2c. Zona de turismo patagónico, (255). Sarobe, J. M. (1943). *La Patagonia y sus problemas*. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft Ltda.

explotación de las bellezas naturales con un enfoque proteccionista o conservacionista de la naturaleza originaria. Al estudiar las vías de comunicación en la Patagonia retoma parcialmente conceptos de Ramos Mexía, especialmente al referirse a los ferrocarriles, para culminar con propuestas de organización política, judicial, educativa, y social.

Un aporte complementario del estudio de Sarobe, es lo señalado por Ramos Mexía en el prólogo de 1935 al destacar, refiriéndose a dicho libro y a su autor que, “la división substancial que hace del territorio patagónico entre los dos países que comprende...La Patagonia Oriental y La Patagonia Occidental”:

El primero, casi estéril, la “tierra maldita” de Darwin, con pocas excepciones de valles fértiles. El segundo, un prodigio de riquezas naturales, que según el eminente geólogo Bailey Willis, forma una de las regiones más hermosas y feraces del mundo. (Ramos Mexía en Sarobe, 1943, p.17)

Esta caracterización realizada por Ramos Mexía a partir de Sarobe, comprende y sintetiza gran parte de lo que el propio Ramos Mexía entiende que ese territorio es y representa, cerrando un ciclo de reflexiones patagónicas. Finalmente,

en el marco de este trabajo, las propuestas de Sarobe cobran relevancia porque innova en la percepción de la Patagonia y a la vez da continuidad a las reflexiones, proyectos y visiones precedentes, generando un puente conceptual con los nuevos proyectos. (Figuras 2a, 2b y 2c).

En este punto se puede establecer un cambio en la concepción cultural y territorial de los proyectos sobre la Patagonia que extienden hacia el norte su límite. En ellos, si bien persisten ideas y conceptos previos, Nahuel Huapí deja de ser el centro de gravedad de las propuestas, y consecuentemente el polo de desarrollo y núcleo de la red de infraestructura de transporte originado en los planes de principios del siglo XX (Gallez, 1968) y comienza a asignarse esta función a la ciudad de Bahía Blanca generándose nuevas vinculaciones en las propuestas territoriales.

En 1945 Aquiles Ygobone plantea en su estudio *La Patagonia en la realidad argentina*, la necesidad de que la Flota Mercante de Estado sirva a las necesidades de comunicaciones del sur tomando como referencia a Bahía Blanca como punto de confluencia de los puertos patagónicos dada su creciente “potencialidad industrial y comercial con su gran puerto

abierto a las rutas de ultramar, su extensa red de ferrocarril y su influencia sobre una amplia zona productora” (Ygobone, 1945, p. 462). También señala la realización de estudios “para extender la línea de Zapala a Chile como parte del ferrocarril internacional de Bahía Blanca a Valdivia” (Ygobone, 1945, p. 467).

Paralelamente, a principios de los años 1940 se retoman algunas iniciativas planteadas a comienzos de la segunda década del siglo XX que desarrollan hipótesis de provincialización de los territorios nacionales, con Bahía Blanca como capital de una nueva provincia, a la que se incorpora, para su conformación, parte del norte patagónico. Se destacan en este grupo, a finales de 1940, las propuestas de Domingo Pronsato.⁴

Domingo Pronsato

Ingeniero, agrimensor, Dr. En Ciencias Físico-Matemáticas (1907, Real Universidad de Génova), Ingeniero Electrotécnico (1908, Politécnico de la Universidad de Turín). Desempeñó diversos cargos en la Municipalidad de Bahía Blanca. Tuvo una extensa y exitosa carrera como artista plástico obteniendo múltiples premios en pintura y varias de sus obras en distintos museos y colecciones privadas (*Quién es Quién*, 1958).

Es autor de diversos artículos y libros sobre la Patagonia y, de acuerdo con Cafasso, es

al trasladarse y establecerse en Buenos Aires para estudiar ingeniería, coincidiendo con la segunda presidencia de Julio Argentino Roca, el momento en el que Pronsato conoce las luchas internas producto de las políticas sostenidas por Ramos Mexía para la Patagonia (Cafasso, en Pronsato, 1969, p. 17).

“Unidad territorial para un nuevo estado argentino” es la denominación que da Pronsato (1948, pp. 201-203) a su propuesta de organización administrativa de una nueva provincia, en la que asigna a la ciudad de Bahía Blanca –situada al sur de la provincia de Buenos Aires– un lugar estratégico, desde el que se vertebra el territorio provincial a través del proyecto del Ferrocarril Trasandino del Sur. Partes de estos conceptos habían sido expuestas en el artículo: Desde el valle encantado hasta el estuario de Bahía Blanca (1943), publicado en el diario *La Nueva Provincia* en el mes de octubre, el mismo año de la fundación de la Comisión Pro Ferrocarril Trasandino del Sur. (Figuras 3a y 3b)

Sus ideas, muchas también tributarias de las concepciones de Ramos Mexía y Willis, plantean una concepción bipolar del territorio –sujeto de abandono, incultura, falta de trabajo, aridez, promesas– y a la vez fuente de riqueza, energía, bellezas naturales imponentes, turismo, industrias, seguridad austral y relación con Chile.

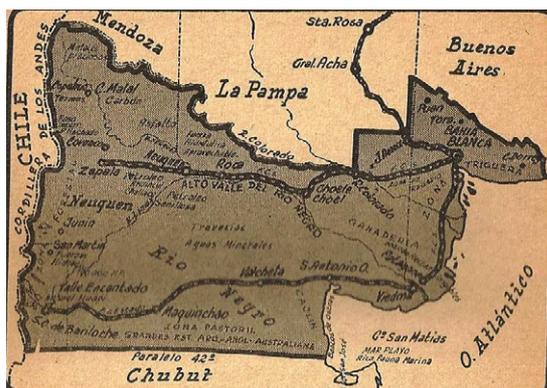


Figura 3a. Mapa de una nueva provincia argentina. Pronsato, D. (1948). *Patagonia proa del mundo*. Buenos Aires: El Ateneo.

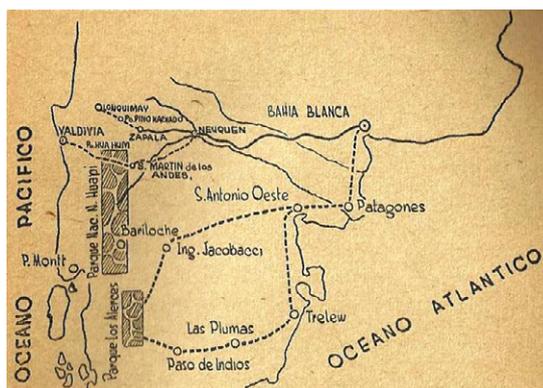


Figura 3b. Ferrocarril Trasandino del Sur, mapa que ilustraba el discurso del ingeniero Néstor Jáuregui. Pronsato, D. (1948). *Patagonia proa del mundo*. Buenos Aires: El Ateneo.

De la observación de la propuesta de Pronsato se interpreta que transfiere parte de las funciones asignadas por Willis a la Ciudad Industrial de Nahuel Huapí a la ciudad de Bahía Blanca, la que ampliaría su zona de influencia con la inclusión territorial de Neuquén y Río Negro. Las localizaciones urbanas se vincularían con el sistema ferroviario trasandino con cabecera en dicha ciudad.

Años más tarde Pronsato (1969) retoma en otro trabajo⁵ parte esta propuesta, fundamentalmente en lo referido al ferrocarril "El Trasandino del Sur", con la creación de plantas piloto industriales patagónicas. Refiere también allí, una vez más, a las propuestas de Ramos Mexía y Willis del ferrocarril y la Ciudad Industrial de Nahuel Huapí. Propone independizar la Empresa General de los Ferrocarriles Argentinos del tramo Bahía Blanca, Zapala y la futura Frontera Andina, desarrollando su propuesta de ramales, articulaciones urbanas y carreteras con vías férreas.

Para el autor la real magnitud del proyecto reside en integrar lo que denomina "Sistema Regional Trasandino", "proyecto que tiende a planificar un área continental, con salida a los dos Océanos y abertura a todos los mercados del mundo" (p.196), y remite al referido plano de 1948 al asociarlo ahora como precedente que "reproduce el área casi idéntica de lo que hoy, con el aporte de los expertos en desarrollo y de los técnicos internacionales, denominan sub-región Comahue" (p. 196).

Un proyecto que sintetiza y evidencia la relevancia regional patagónica asignada a Bahía Blanca en la década de 1950, es el Plan de Remodelación Ferroviaria y Urbanística para esta ciudad desarrollado por los arquitectos Gebhard y Roca, del que se destaca su concepción sobre la relación urbano-territorial de la Patagonia con la ciudad como centro de infraestructuras. Publicado en la *Revista de Arquitectura* en noviembre de 1950, con los ferrocarriles recientemente nacionalizados, el plan se centra en la ciudad de Bahía Blanca y especialmente en la modificación de su estructura ferroviaria con un criterio

urbanístico y productivo regional, basando su argumentación territorial en la promoción del desarrollo regional del sur.

Se enfatiza en la presentación del plan que Bahía Blanca es el tercer puerto del país con grandes y modernas instalaciones, señalando que: "la Región comprende, en conjunto, más de 7 puertos unidos con una compleja red ferroviaria". Indican también los autores que Bahía Blanca pasó de ser una estación de término a ser una estación de paso, transformación no planificada, puntualizando que: "Al acceder la ciudad a las nuevas regiones de la Patagonia, tuvo un incremento extraordinario del tráfico y transporte ferroviario" (Gebhard y Roca, 1950, p. 321). Finalmente, cabe resaltar la explicación de la preeminencia del eje Norte-Sur en la remodelación ferroviaria, en la que se plantea que las "nuevas fuerzas de país" se desplazan hacia el sur en función del desenvolvimiento económico, y que por tal razón "lo que antes era geográficamente un límite o término de las actividades nacionales, ahora no es más que un mero tránsito hacia nuevas regiones, hoy todavía casi inexploradas" (Gebhard y Roca, 1950, p. 323).

La línea férrea San Antonio a Bariloche

Esta segunda parte del trabajo busca reflejar cómo algunas de las ideas hasta aquí expresadas se entretajan en la construcción material y simbólica del territorio, resumida en la idea de paisaje de los lagos sureños. Es así que se revisa la promoción de la región de los lagos del sur en las páginas de *Riel y Fomento*⁶ (R y F), notas que se complementan con informes extraídos de las Memorias del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. En síntesis, este breve recorrido permite tanto reconstruir la secuencia de consecución de la línea férrea, a la par que evidencia el aporte a la construcción de la zona de los lagos como región de turismo nacional en una orientación que considera los progresos materiales –fundamentalmente la provisión de infraestructura– y simbólicos, partiendo del supuesto que mientras la construcción de las

líneas férreas hace accesible el Nahuel Huapi al turismo nacional, R y F con sus detalladas descripciones y profusión de imágenes abona el terreno para que la región alcance el desarrollo de las décadas posteriores. Algunos de estos aspectos, aunque con otro objetivo, han sido antes considerados en un trabajo más amplio (Bruno, 2014).

La línea férrea San Antonio a Bariloche es parte del plan de fomento de los territorios nacionales iniciada en 1906 durante la presidencia de Figueroa Alcorta. Esa sección del territorio era atravesada por una antigua ruta aborígen que comunicaba los Andes con la costa. De los antecedentes geográficos e históricos nace la idea de que se construyera el ramal de la bahía San Antonio al lago (Willis, 1914, p. 36).

Los estudios de la línea férrea se inician en 1908 con la Ley de Fomento de Territorios Nacionales;⁷ en 1909 se inaugura la primera etapa a Valcheta, arribando en 1911 al km 217. Para 1913 llegaba a Maquinchao, y a pesar de las condiciones de guerra, los rieles llegan hasta Ingeniero Jacobacci en 1916, año en que la línea pasa a manos del estado. La llegada del Ferrocarril del sur a Patagones (1921), y la creación definitiva del Parque Nacional del Sur –actual Parque Nacional Nahuel Huapi– en abril de 1922 son alicientes para que ese año la Administración General de los Ferrocarriles del Estado⁸ (AFE) resuelva la continuación de esta línea, retomando los trabajos en el ramal hacia Patagones, sitio donde se estudiaba el empalme con el ferrocarril del Sur y el acceso al puente sobre el Río Negro, obra fundamental de la línea,

constará de tres tramos, dos de 78 m. de luz cada uno y el tercero de 40 m. que será del sistema basculante, con una luz libre entre pilares de 30 m. para el pasaje de las embarcaciones y estará emplazado en la margen del río, lado Viedma. (República Argentina, 1922, p. 169)

Se reanudan paralelamente los trabajos desde San Antonio hasta Bariloche (Figura 4). Habiéndose comenzado por los movimientos de tierra, se da inicio a la enrielladura, con

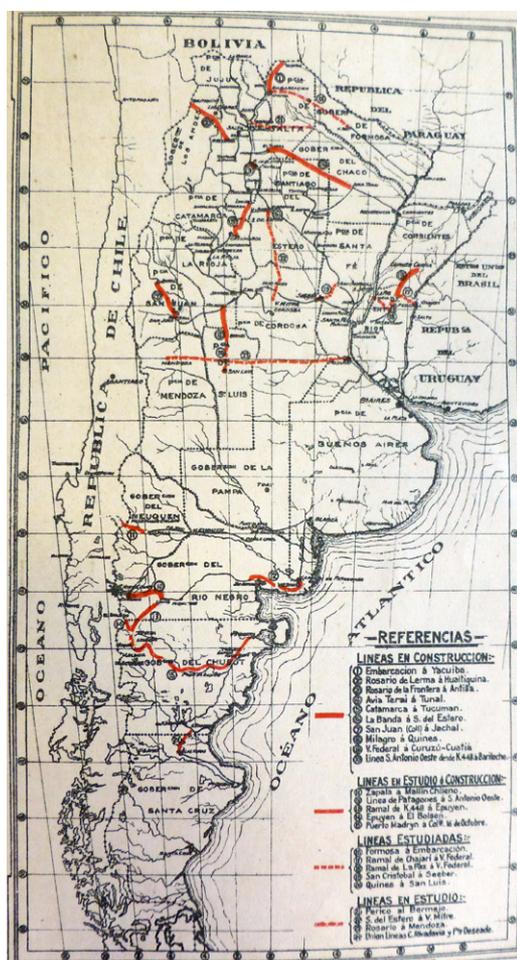


Figura 4. Ferrocarriles del Estado. Líneas en construcción año 1922. Se indican los dos tramos en los que se trabajaba sobre la línea. Con el número 12 se señala la parte de la línea de Carmen de Patagones a San Antonio Oeste, y con el número 10, la porción de la misma línea –San Antonio a Bariloche– desde km. 448 a Bariloche. República Argentina. Ferrocarriles (1922, mayo). Las nuevas prolongaciones de la red ferroviaria del Estado. *Boletín de Obras Públicas e Industrias*, 144-171

material metálico proveniente de Europa, descargado en el Puerto de San Antonio Oeste, previa construcción del muelle de Punta Verde para activar la descarga de materiales. Los durmientes para enrielar eran remitidos desde Santa Fé (Argentina). Además, con carácter provisional y utilizando tramos de rieles y pilastras se construyen 19 puentes pequeños y se explotan canteras para las obras de arte. Finalizado 1926 quedan terminados varios edificios para pasajeros y Viedma-Muelle, así

como casillas para camineros. Se completan trabajos en vías, señalización, telégrafo y teléfono. Se construyen embarcaderos de hacienda y en el muelle de Río Negro se colocan las defensas verticales formadas por vigas de "pinotea" embreadas.

La AGFE (1927) considera que el problema de transporte y vías de comunicación es fundamental para fomentar el desarrollo de las regiones apartadas de centros poblados y sin mercados, y destaca la importancia de las líneas patagónicas, y especialmente la que partía de Viedma y San Antonio Oeste en dirección a Bariloche. Esta línea, como la de Madryn a 16 de octubre, Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento y puerto Deseado a Las Heras, había contribuido a la formación de núcleos de población con resultados positivos para la producción. Situación que se tornaría aún más beneficiosa cuando el riel penetrara en Bariloche, alcanzando el objetivo principal para poder efectuar "una explotación racional e intensiva de la zona más rica entre las que influencia este ferrocarril en su recorrido", así como también para propulsar el fomento de la "industria del turismo" (El ferrocarril al Lago Nahuel Huapi, 1927, p. 28). La nota brinda datos y estadísticas, referencias geográficas y productivas de la zona,⁹ así como el avance de los trabajos, siendo el rubro obras de arte la labor principal de la construcción. Así, una serie de fotografías destacan la realización de puentes y bóvedas de grandes luces, a la par que describen el paisaje patagónico. (Figuras 5a, 5b y 5c)

Para principios de 1929 se continúa con la construcción de obras de arte en el tramo comprendido entre km 448 y Bariloche, habiéndose mejorado la extensión enriellada hasta Pilcaniyeu (km. 585). En el tramo San Antonio a Patagones se trabaja desde mediados de 1928 a inicios del 29 en la construcción de los estribos y pilares del puente ferroviario carretero sobre el Río Negro, faltando el montaje de la estructura metálica y la terminación de movimientos de tierra y obras de arte (República Argentina, 1929).



Figura 5a. Bóveda de 10 metros de luz en el km. 508. Característica de las grandes lomas y altas mesetas patagónicas (p. 27). El ferrocarril al Lago Nahuel Huapi. Estado Actual de las Construcciones. Tráfico y Turismo, (1927, jun.). Riel y Fomento, 62, 27-29.

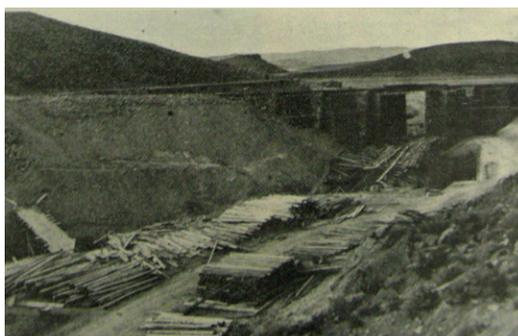


Figura 5b. Construcción de una obra de arte en el Cañadón de la Viuda. Véase el puente provisorio ferroviario de durmientes, el camino a Bariloche y el túnel (p. 27). El ferrocarril al Lago Nahuel Huapi. Estado Actual de las Construcciones. Tráfico y Turismo, (1927, jun.). Riel y Fomento, 62, 27-29.



Figura 5c. Uno de los varios puentes provisorios en la zona del cañadón (p. 28). El ferrocarril al Lago Nahuel Huapi. Estado Actual de las Construcciones. Tráfico y Turismo, (1927, jun.). Riel y Fomento, 62, 27-29.

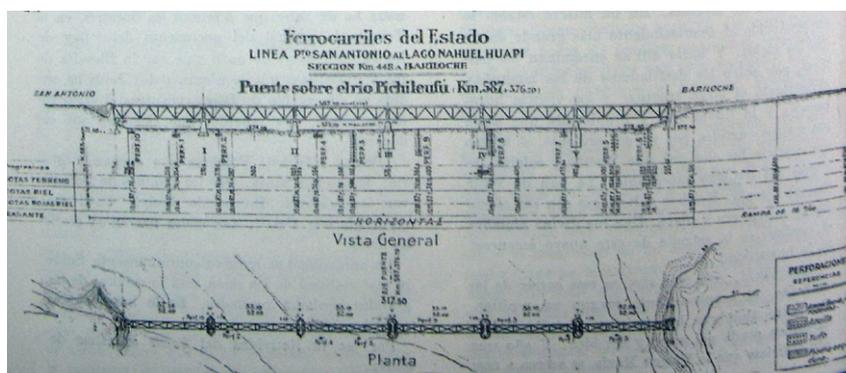


Figura 6a. Puente sobre el río Pichileufú, vista general y planta. El proyecto fija seis tramos metálicos de vía superior, de 52 m de luz teórica, de 7,50 m de altura y 5 m de ancho. Con una longitud total de puente entre ejes de apoyos sobre estribos de 317,50 m. La subestructura del puente estaría constituida por dos estribos en los extremos y cinco pilares –todos en hormigón armado– en la parte intermedia. Respondiendo a las diferencias geológicas del sub-suelo, se proyectan dos tipos de fundaciones para los pilares y los estribos se idean también en forma distinta. Será proseguida la línea férrea de San Antonio a Bariloche (1930, dic.). *Riel y Fomento*, 104, 10.

A finales del año siguiente –1930– anuncia la AFE que daría nuevo impulso a la prosecución de la línea Patagones al Lago Nahuel Huapí, disponiendo la construcción del puente sobre el río Pichileufú, (Figuras 6a y 6b) lo que habilitaría la colocación de rieles hasta Bariloche. Este puente y el del Arroyo Comallo destacaban por magnitud en el trazado de esta línea, los que se realizarían en esa estación veraniega.

En diciembre de 1931 se inaugura el puente sobre el Río Negro (Figura 7), ampliando la perspectiva económica para este territorio y su comercio, con la única línea de trocha ancha de los FF.CC del Estado que empalmaban con la de las empresas particulares, y la de mayor recorrido, mediando desde Plaza Constitución a Bariloche 1750 km. Finalmente, para los turistas al lago Nahuel Huapí y sur patagónico desaparecerían las molestias del trasbordo Patagones-Viedma (El ferrocarril de Viedma al lago Nahuel Huapí, 1931).

Finalizando 1933 –número especial sobre el Nahuel Huapí– se anuncia la terminación de línea la a Bariloche, “acaso la más costosa y difícil de construir”. La Administración tiene en el sur excepcional interés, y sus lugares fértiles sólo necesitan la llegada del riel para desarrollarse, colaborando en la promoción con la publicación de reseñas –valiéndose de la opinión de expertos– para atraer potenciales



Figura 6b. Fotos del río Pichileufú. República Argentina. Presidencia (1938). *Poder Ejecutivo Nacional: período 1932-1938. Reseña de las Obras de Gobierno*, p. 344. Buenos Aires: El gobierno

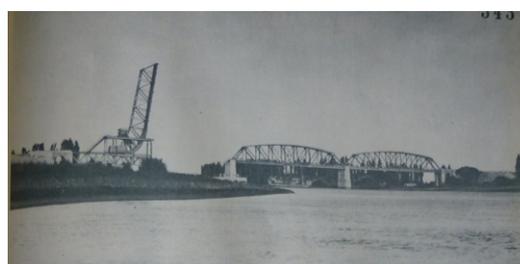


Figura 7. Puente sobre el Río Negro, vista general. República Argentina. Presidencia (1938). *Poder Ejecutivo Nacional: período 1932-1938. Reseña de las Obras de Gobierno* (p. 343). Buenos Aires: El gobierno

colonizadores, inversores, y turistas. Se focalizará brevemente ahora sobre esas descripciones de la Patagonia así como en algunas promociones de excursión a los lagos del sur.

Reseñas, imágenes y mapas de excursión

Un ejemplo es la noticia del botánico Cristóbal Hicken (1926) como ilustración sobre una de las regiones cordilleranas desconocida desde el punto de vista geográfico, indicada en los mapas chilenos como "Región Inexplorada." O la expedición que realizó junto a Federico Reichert, hábil alpinista y profesor de la facultad de Agronomía y Veterinaria de la UBA, donde concluye que la realidad que hallaron era totalmente distinta a lo supuesto: no reinaba la muerte, ni era una región desolada; la expedición halló una comarca llena de vida, de interés y de aplicación a la actividad humana. En el transcurso de 1927 –junio, agosto, septiembre y noviembre– se publican notas que reproducen partes del informe del trabajo de reconocimiento de los Andes dirigida por Bailey Willis, ya mencionado en el inicio de este trabajo. (Figuras 8a, 8b y 8c)

Desde finales de los años 20 se percibe un incremento en la difusión no solo del Parque Nacional del Sur, sino también del lago (Figuras 9a y 9b). Las fotografías que ilustran las distintas notas alternan las que muestran naturaleza, con otras que destacan aspectos de la transformación humana, como hoteles y caminos, puentes metálicos, vías de tren. La infraestructura pasa así a conformar el nuevo paisaje.

La repetición fotográfica coadyuva a generar una idea del sur bello, a descubrir la belleza del paisaje, el que se aprecia durante el viaje en tren, "con todas las comodidades posibles y en medio de paisajes que constituyen una sucesión de magníficos cuadros llenos de poesía y vida" (Nahuel Huapi, 1929, p. 17). De Carmen de Patagones –donde arribaba el ferrocarril del Sud desde Buenos Aires– se viajaba a Viedma –inicio FF CC del Estado– en un recorrido en automóvil de un cuarto

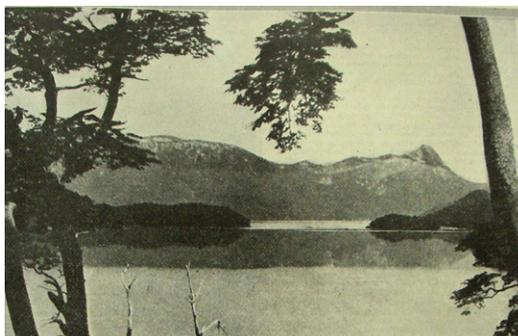


Figura 8a. Hermoso panorama del lago Espejo y de los cerros Cacho y Campana. Los andes del Norte de la Patagonia Argentina (1927). *Riel y Fomento*, 62, 20-24.

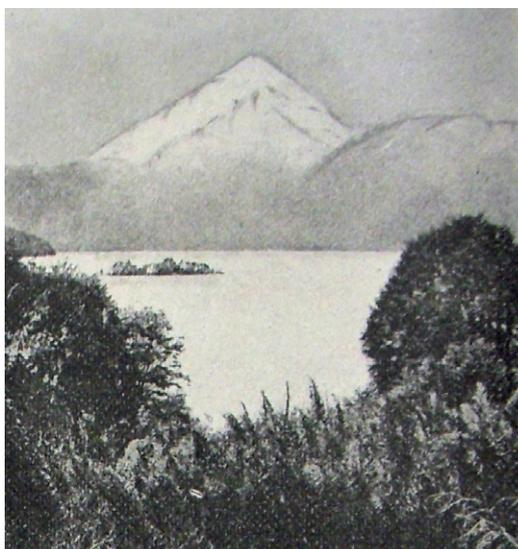


Figura 8b. Lago Huechulafquen y Volcán Lanín (3744 metros de altitud).

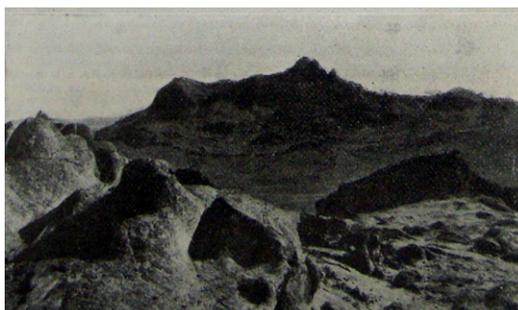


Figura 8c. Mesetas en la zona occidental del Río Negro. Vista de la división de aguas situada al noroeste de Añecón Grande mostrando los efectos de la erosión en las enormes contravetas del granito.

Los andes del Norte de la Patagonia Argentina (1927, jun). *Riel y Fomento*, 62, 20-24.



Figura 11. Ferrocarriles del Estado (Patagónicos). Zona de Turismo del Lago Nahuel Huapi. *Riel y Fomento*. Revista Mensual Ilustrada. Órgano Oficial de los Ferrocarriles del Estado. El mapa se repite en varias ediciones.

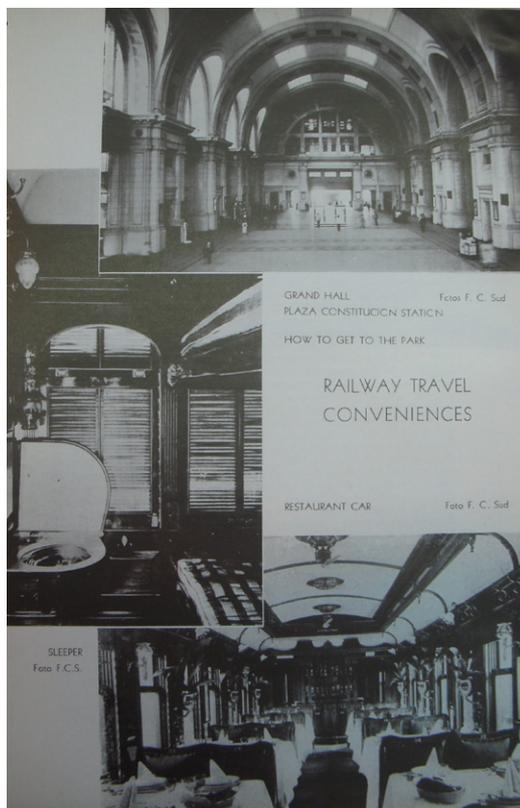


Figura 12a. Hall de estación Constitución en Buenos Aires (foto de ferrocarril del Sud). Interior del coche comedor y coche cama. República Argentina. Ministerio de Agricultura, Dirección de Parques Nacionales (1939). *Nahuel Huapi National Park* (Traducción al inglés de la Guía Oficial de Parques Nacionales).

de hora, y bote para cruzar el Río Negro. Desde km 585 hasta Bariloche los turistas iban en automóviles: “El largo trayecto no es un obstáculo para que el viaje de Viedma a Bariloche ofrezca encantadores atractivos. El paisaje, el clima y las comodidades del ferrocarril suplen los inconvenientes propios de tan extenso recorrido.”

Finalmente, la difusión se valió de mapas, dos de los cuales se repetían asiduamente. El primero abarca una amplia zona incluyendo parte de Chile. Representa el relieve, lagos y ríos. Se señalan los límites del parque, y alojamientos tanto argentinos como chilenos, alturas de los cerros y macizos, caminos, líneas de navegación en los lagos, y el ferrocarril

(Figura 10). Desde 1927, otro, además de lo indicado, señala el telégrafo, la ruta de vapores en el Lago y en la península de Llao Llao –casi en el mismo sitio en que luego se erigió– indica el lugar que ocuparía el “Gran Hotel proyectado por los FF CC.” Estos mapas evidencian un pormenorizado conocimiento del lugar y su potencial turístico. (Figura 11)

De esta forma se arribó al parque por muchos años, y este caudal de información es recuperado por la Dirección de Parques, reproduciendo en sus publicaciones el viaje en ferrocarril como modo de acceso al mismo, y la reproducción fotográfica de trenes, el coche restaurant y los camarotes. Además, muchas de las excursiones, los puntos de interés, los

Notas

¹ Una versión previa del análisis de algunas de estas propuestas puede consultarse en Mazza (2013).

² Afirma Ramos Mexía que el Ministerio de Agricultura es uno de los más difíciles de la Administración en tanto exige atención constante sobre temas de índole muy diversa, pero todos relacionados con aspectos sobresalientes del desarrollo económico del país. Enumera entonces los ramos distintos que comprende para dar idea de su magnitud: Agricultura, Ganadería, Comercio, Industrias, Minas e Hidrología, Patentes y Marcas de Fábrica, Inmigración, Defensa Agrícola, Servicios Meteorológicos, Enseñanza técnica y agrícola, Estadística y Economía Rural, Policía Sanitaria de Ganados, y la más importante a su entender: el manejo de la tierra pública (Ramos Mexía, 1908, pp. 6-7).

³ Constaría de cuatro secciones: la de establecimientos manufactureros, relacionada con el transporte, la energía y el agua; la de habitaciones para obreros, tiendas y negocios, relacionada con la estación ferroviaria y la avenida y plaza principal; la sección residencial del noroeste; y una sección para los arsenales ferroviarios y la reserva militar, al suroeste del ferrocarril.

⁴ Entre otros trabajos ver: Silva, et. al. (1972).

⁵ En el rinde tributo a Jorge Luis Fontana, Francisco P. Moreno, Ezequiel Ramos Mexía (sic), y a Bailey Willis y sus estudios y proyectos. En el capítulo IV presenta argumentos sobre los rasgos patagónicos de Bahía Blanca en procura de un destino austral para la ciudad (Pronsato, 1969, p. 63). Aborda también los temas de "Obras Básicas", "Hidroenergía", "Riego", y "Comunicaciones".

⁶ La revista se editó entre 1922 y 1934 como órgano de la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

⁷ Ley N° 5559. Capítulo I. Autorízase al Poder ejecutivo para estudiar, construir y explotar los siguientes ferrocarriles: a) Desde Puerto San Antonio en el Territorio del Río Negro, hasta el lago Nahuel Huapí.

⁸ Sobre la organización de los ferrocarriles como empresa de Estado puede verse Salerno, 2006.

⁹ En casi toda la extensión la línea atraviesa una región árida adaptable a la cría de ganado lanar. Dilatadas extensiones ocupadas por establecimientos ganaderos que aumentaban progresivamente la producción, llegando algunos de ellos a exportar sus productos directamente al extranjero. La colonia

de Valcheta, situada a 111 km de San Antonio aporta con productos de sus tierras así como surte de agua a San Antonio en los vagones tanques. Llegaban a Pilcaniyéu, punto terminal de la línea en explotación (km 554) las empresas de caravanas de carros y carretas, aportando la línea un significado económico apreciable para los hacendados, reemplazando el gravoso y dificultoso transporte de los productos en carretas (El ferrocarril al Lago Nahuel Huapí, 1927, p. 28).

Referencias bibliográficas

Bandieri, S. (2009). Pensar una Patagonia con dos océanos: el proyecto de desarrollo de Ezequiel Ramos Mexía. *Quinto Sol*, 13, 47-71. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=23133472002>.

Berrotarán, P. (2003). *Del plan a la planificación: el estado en la época peronista*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Booth, R. (2008). Turismo y Representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962). *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. DOI: 10.4000/nuevomundo.25052

Bruno, P. (2005). Hacia la conformación de la ribera marítima bonaerense como territorio del turismo. *Registros*, 3, 35-52.

Bruno, P. (2014). Los ferrocarriles del Estado y el turismo a la región de los lagos del sur. En *Calidoscopio del pasado*. Disponible en <http://jornadas.interescuelashistoria.org/>

Caracciolo Vera, R. (2015). Los tendidos ferroviarios en el proceso de formación de la Región Central Argentina. *Estudios del Habitat*, 13 (1), 93-111. Recuperado de http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/47581/Documento_completo.pdf?sequence=1

Coleman, A. (1949). *Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina, 1887-1948*. Bahía Blanca: edición de autor.

El ferrocarril al Lago Nahuel Huapí. Estado Actual de las Construcciones. Tráfico y Turismo, (1927, jun.). *Riel y Fomento*, 62, 27-29.

Gallez, P. (1968). Nahuel Huapí como polo de desarrollo en los planes de principios de siglo. En P. Gallez, *Tres estudios sobre el Comahue* (57-65). Bahía Blanca: Asociación de Ciencia Regional.

- Gebhard, E. y Roca, M. (1950). Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca. *Revista de Arquitectura*, 359, 320-328.
- Hicken, C. (1926, junio). Un viaje al Lago Argentino. *Riel y Fomento*, 50, 15-17.
- Mazza, C. (2013). Proyectos sobre el territorio en el norte de la Patagonia. Utilidad y estética del paisaje sublime, V Jornadas de Historia de la Patagonia "Homenaje al Dr. Pedro Navarro Floria", Comodoro Rivadavia, 15 al 17 de abril de 2013.
- Nahuel Huapí. (1929, dic.). *Riel y Fomento*, 92, 16-18.
- Navarro Floria, P. y Núñez, P. (2012). Un territorio posible en la república imposible. El coronel Sarobe y los problemas de la Patagonia argentina. *Andes* 23 (2), 1-18. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/andes/v23n2/v23n2a06.pdf>
- Navarro Floria, P. (2008). La Comisión del Paralelo 41° y los límites del "progreso" liberal en los Territorios Nacionales del Sur argentino (1911-1914). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, v. XII, 261 <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-264.htm>
- Navarro Floria, P. (Coord.). (2007). *Paisajes del progreso: la resignificación de la Patagonia norte, 1880-1916*. Neuquén: Editorial de la Universidad Nacional del Comahue. http://www.patagoniapnf.com/adjuntos/Obra/Partes%20de%20Libros/2007/Paisajes_del_progreso.pdf
- Pronsato, D. (1948). *Patagonia proa del mundo*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Pronsato, D. (1969). *El desafío de la Patagonia*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Quién es Quién en la Argentina. Biografías Contemporáneas* (7ma ed.) (1958). Pronsato, Domingo, p 625. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft Limitada.
- Ramos Mexía, E. (1908). *Veinte Meses de Administración en el Ministerio de Agricultura*. Buenos Aires: Imprenta de la Agricultura Nacional.
- República Argentina. Ferrocarriles (1922, mayo). Ramal de San Antonio a Patagones. *Boletín de Obras Públicas e Industrias*, p. 169.
- República Argentina (1929). *Memoria del Ministerio de Obras Públicas* (Tomo I). Bs As: Ministerio de Obras Públicas.
- Ruffini, M. (2008). La Patagonia en el pensamiento y la acción de un reformista liberal: Ezequiel Ramos Mexía (1852-1935). *Quinto Sol*, 12, 127-150. DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/qs.v12i0.736>
- Salerno, E. (2006). La burocracia técnica de los ferrocarriles del Estado en la Argentina, 1910-1948. Recuperado de <http://www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/M116.pdf>.
- Sarobe, J. M. (1943). *La Patagonia y sus problemas*. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft Ltda.
- Será proseguida la línea férrea de San Antonio a Bariloche. Construcción del puente sobre el Río Pichileufú. (1930, dic.). *Riel y Fomento*, 104, s/p.
- Silva, H. et. al. (1972). *Bahía Blanca: Una nueva provincia y diversos proyectos para su capitalización*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.
- Vapnarsky, C. (1983). *Pueblos del Norte de la Patagonia 1779-1957*. General Roca: Editorial de la Patagonia.
- Willis, B. (1914). *El Norte de la Patagonia* (Tomo I). New York: Scribner Press, Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina.
- Ygobone, A. (1945). *La Patagonia en la realidad argentina*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Zusman, P. (2013). La Revista Geográfica Americana en la década de 1930: entre el modelo de la National Geographic y la invención de los paisajes argentinos orientados a las prácticas turísticas. *Registros*, 9, 81-96. Recuperado de <https://revistasfau.mdp.edu.ar/registros/article/view/85>